

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Michael Bernhard, Kolleginnen und Kollegen
zum Bericht des Ausschusses für Wirtschaft, Industrie und Energie über die
Regierungsvorlage (2561 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das
Abfallwirtschaftsgesetz 2002 geändert wird (AWG-Novelle Digitalisierung)
(2667 d.B.) - TOP 22

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Die eingangs bezeichnete Regierungsvorlage wird wie folgt geändert:

1. Nach Ziffer 9. wird folgende Ziffer 9a. eingefügt:

„9a. In § 15 Abs. 9 entfallen die Ziffern 2 und 3.“

2. Nach der Ziffer 30. wird folgende Ziffer 30a. eingefügt:

„30a. In § 69 Abs. 10 entfallen die Ziffern 2 und 3

Begründung

Am 19.11.2021 wurde im Nationalrat die AWG-Novelle zum Kreislaufwirtschaftspaket beschlossen. Wie NEOS stets betont hat, enthielt dieses Paket, neben manchen positiven Änderungen, einige praxisfremde Maßnahmen mit bürokratischem Mehraufwand, deren Umsetzung, wie bereits zum Zeitpunkt des Beschlusses absehbar, problematisch werden würde. Zwei Jahre später hat sich diese Kritik vor allem bei der verpflichtenden Verlagerung des Transportes von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen auf die Bahn oder andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential bewahrheitet. Diesbezüglich ist vorgeschrieben, dass derartige Transporte mit einer Transportstrecke auf der Straße von über 300 km in Österreich seit 1. Jänner 2023 per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential zu erfolgen haben. Mit 1. Jänner 2024 wurde das Distanzkriterium auf 200 km verkürzt und mit 1. Jänner 2026 erfolgt eine weitere Anpassung auf 100 km.

In den Erläuterungen der Regierungsvorlage zur *AWG-Novelle*:

Kreislaufwirtschaftspaket aus 2021 wird unter anderem argumentiert, dass die Maßnahme als Beitrag zur Emissionsminderung im Bereich der Abfallwirtschaft gut geeignet sei. Darüber hinaus wird die stufenweise Ausweitung damit begründet, dass der Bahngüterverkehr in Österreich stark ausgebaut werden soll. Durch die Ende 2023 umgesetzte Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes wird die Maut für Kfz über 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmenge seit 2024 nach Abgasklassen und

CO2-Emissionsklassen preislich differenziert. Mit der ökosozialen Steuerreform wurde zudem eine Variante der CO2-Bepreisung eingeführt, die Verlagerungsanreize auf den Güterstraßenverkehr in Richtung Bahn schafft. Die Wirkungsfolgenanalyse zur AWG-Novelle enthält keine Hinweise, dass diese beiden zusätzlichen Maßnahmen in einem zu prüfenden Nullszenario berücksichtigt worden wären. Dementsprechend muss angenommen werden, dass die ausgewiesene Treibhausgaseinsparung nicht im dargelegten Ausmaß stattfindet. Branchenvertreter beklagen nach dem ersten Jahr, in der die Bestimmung in Kraft war, dass nur ein Bruchteil, der mit der Bahn zu verbringenden Abfalltransporte tatsächlich mit der Bahn transportiert werden kann, weil schlichtweg die Kapazitäten nicht bereitgestellt werden können. Die Bestimmung habe sich als für die Praxis untauglich herausgestellt und verursache einen bürokratischen Mehraufwand ohne erkennbaren Mehrwert.

NEOS hat bereits 2021 betont, dass die Bepreisung von CO2 eine geeignetere Variante ist, um die Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene anzukurbeln. Das kann jedoch nur geschehen, wenn auch die infrastrukturellen Voraussetzungen mit einem adäquaten Kapazitätsangebot zur Verfügung stehen, was sich als nichtzutreffend herausgestellt hat. Der Ausblick aus den Gesetzeserläuterungen, dass der Bahngüterverkehr in Zukunft stark ausgebaut werden soll, darf nicht als Argumentationsgrundlage für ein dysfunktionales System im Hier und Jetzt dienen. Mit der derzeitigen Ausgestaltung von §15 Abs. 9 und §69 Abs. 10 werden einer Branche über Gebühr regulatorische Auflagen auferlegt, deren Bedeutung in der Zukunft noch deutlich steigen wird. Zusätzlich ist im Sinne einer wirkungsvollen Kreislaufwirtschaft zu betonen, dass durch die vorliegenden Bestimmungen, Sekundärrohstoffe einer systematischen Benachteiligung gegenüber Primärrohstoffen unterliegen. Während Primärrohstoffe weiterhin mit einem frei wählbaren Verkehrsmittel nach Wahl transportiert werden können, ist bei Abfällen auch dann keine Ausnahmemöglichkeit gegeben, wenn die beim Bahntransport anfallenden Kosten, jene der Alternative bei weitem übersteigen.

Um wirkungsvolle Umweltvorschriften mit einem wettbewerbsfähigen Standort, in dem Sekundärrohstoffe nicht gegenüber Primärrohstoffen benachteiligt werden, zu verbinden, ist es aus Sicht von NEOS angebracht, das Distanzkriterium vorerst bei 300 km zu belassen und etwaige zukünftige Straffungen im Einklang mit der Schaffung einer dafür ausgerichteten Infrastruktur neu zu bewerten.


(Hays)


(Bernhard)


Kersch


(Wacker)


(ARLATOVSKIY)